Рекомендуемая цена: 569 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 116

НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00116
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 116, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@im-media.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Beta 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 500 экз.
Цена: 569 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2021 Hachette Collections, France
© 2021 Ашет Коллекция
© 2021 Ашетт Коллексьон Україна

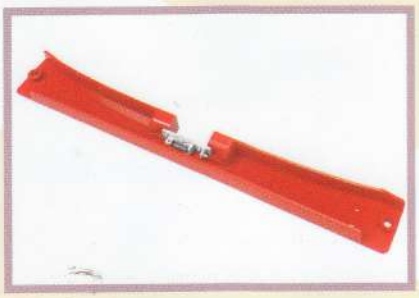
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 23.10.2020.
Дата выхода в свет: 07.01.2021.

Фотографии и иллюстрации:
6 © частная коллекция; 7 (вверху, внизу справа) © РИА Новости, (внизу слева) © частная коллекция; 8-11 © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

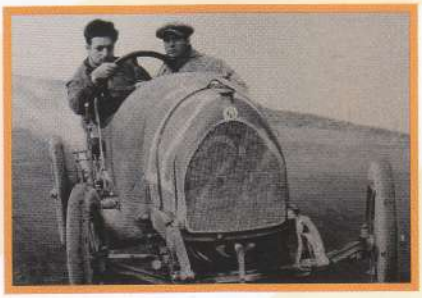


Сборка и установка замка капота

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Нам дороги эти позабыть нельзя

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

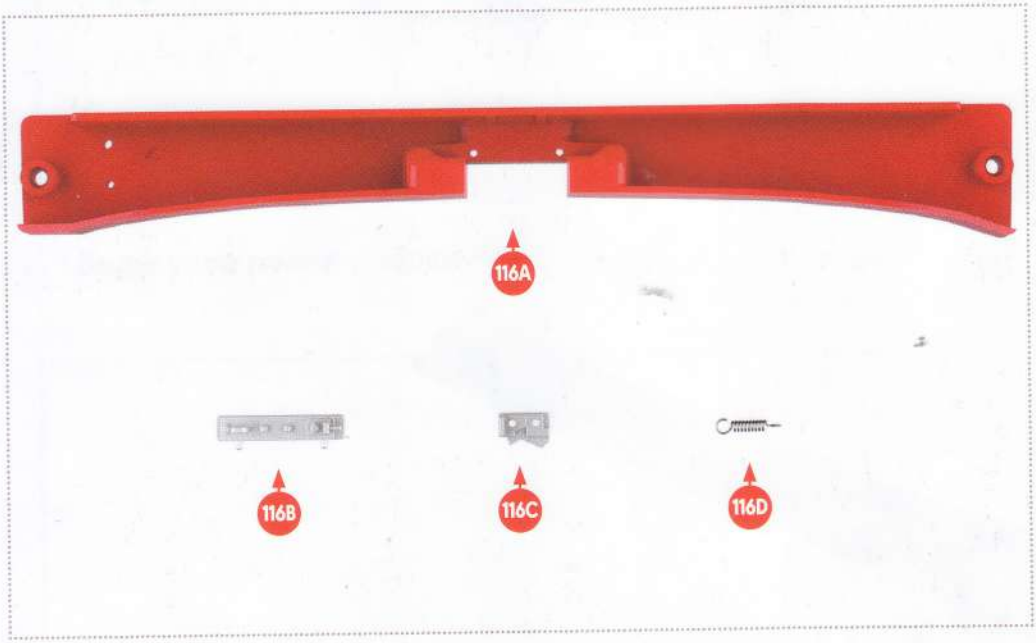


Энцо Феррари: путь звезды

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

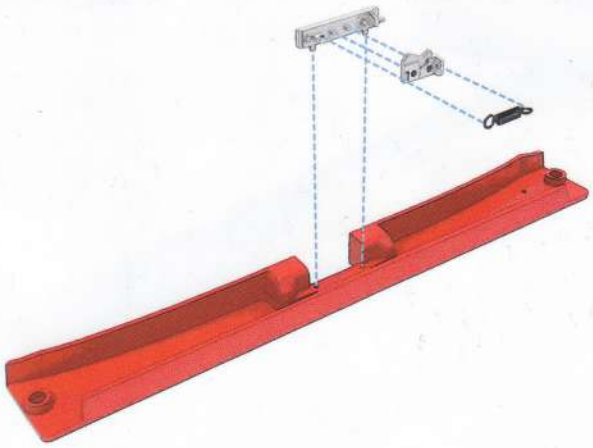
Сборка и установка замка капота

Используя полученные с этим номером детали, соберите и установите замок капота.

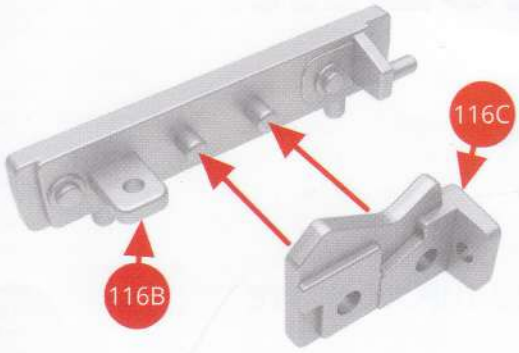


116A Коробка воздухопритока
116B Панель замка капота
116C Защелка замка капота
116D Замочная пружина

Схема сборки

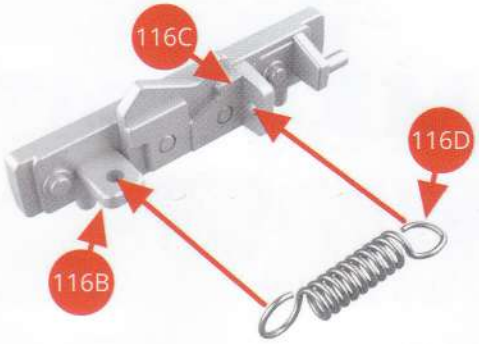


1



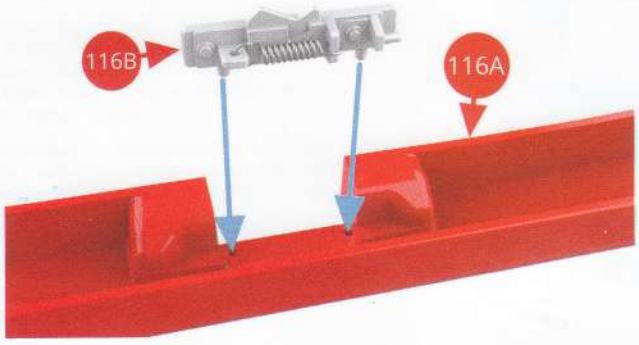
Установите защелку замка капота 116C на штырьки панели замка капота 116B.

2



Установите замочную пружину 116D на ушки панели 116B и защелки 116C замка капота.

3



Установите панель замка капота 116B на коробку воздухопритока 116A.

4

Установленная панель замка капота 116B крупным планом.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Нам дороги эти позабыть нельзя

Сейчас, когда с конвейера Волжского автомобильного завода тысячами сходят «Весты», «Гранты» и «Ларгусы», многие не вспоминают, а многие и не знают, сколько трудов было положено, чтобы на свет появился первый тольяттинский автомобиль.

Подробности о событиях тех лет можно почерпнуть из архивных документов, газетных публикаций, книг по истории АвтоВАЗа. Самыми же ценными свидетельствами являются воспоминания непосредственных участников событий.

Крымское дерби

Испытания в Советском Союзе первых автомобилей «Фиат-124» начались в 1966 году. Проводились они на еще недостроенном автополигоне НАМИ в Дмитрове. К концу года в достаточной мере прояснилось, что конструкция итальянского автомобиля применительно к российским условиям нуждается в серьезной доработке.

В частности, большая проблема возникла с тормозами. Система тормозов была, по сути, «паркетной» – дисковые тормоза и спереди, и сзади. Задние тормоза российских условий явно не выдерживали: на мокрых и грязных дорогах колодки за 2–3 тыс. км стирались до металла. Нужно было проводить сравнительные испытания. Но на дворе уже была зима, поэтому НАМИ наметил проведение испытаний в Крыму. Одним из тех, кому предстояло ехать в Крым, был испытатель Риф Фазылович Насретдинов, до перехода на ВАЗ

Автомобиль «Фиат-124» 1973 года выпуска. Современная фотография.

работавший инженером-испытателем на Мелитопольском моторном заводе. Спустя много лет он вспоминал:
«30 декабря приехал в Тольятти. Новый 1967 год встречали в дирекции на Новозаводской – это были в основном строители, работники транспортного участка, бухгалтеры. Накануне, 31 декабря, встретил жену с 8-месячной дочкой, а 2 января опять улетел в Москву, оставив их в общежитии на Комсомольской, – нам вот-вот должны были дать квартиру в 4-м подъезде.
3 января 1967 года из Москвы в Крым отправилась колонна автомобилей. Кроме "Фиат-124", для сравнения были задействованы: "Пежо-204", "Фиат Примула" (первые переднеприводники), "Фиат-1500", "Волга".
Как раз стояли 25-градусные морозы. И быстро выяснилось, что "южанин" "Фиат-124" на голову превосходит по отоплению северян "Москвича" и "Волгу". В салоне тепло, стекла чистые.
В Крыму работали на маршруте Байдарские ворота – Соколиное – Орлиное – Ялта. Но самым подходящим местом оказались дороги на южном берегу в зоне Севастополя, с заездом в горы – мокрые грязные дороги, щебенка.
Помню, что здесь очень хорошо показали себя переднеприводные автомобили "Пежо" и "Примула", – как по эксплуатационным показателям, так и по удобству обслуживания.
На "Фиат-124" стояла уже доработанная конструкция дисковых тормозов. Но интенсивность износа была по-прежнему высокой».

Автомобили «Фиат-124» на дорожных испытаниях в Краснодарском крае. 1968 год.

Рабочие ночи Турина

Уже весной 1967 года для приемки технической документации, детального ознакомления с производственным процессом и технологией сборки автомобиля в Турин отправилась первая группа советских специалистов. Фирме «Фиат» было выдвинуто немало требований по доработке автомобиля. Так, например, на кузове появились четыре точки вместо двух для его подъема с помощью домкрата при смене колеса. По просьбе

Первое впечатление

Вот каким было первое впечатление от «Фиат-124» у конструктора Геннадия Алексеевича Ляхова: «Поразил меня наш будущий автомобиль, который я впервые увидел в НАМИ. Честно говоря, он мне сначала не очень понравился – маленький, низенький (это, наверное, после "Волги" и "Чайки"). Сидя в салоне "Фиат-124", было желание при переезде через неровности как-то привстать». Но, как известно, первое впечатление часто обманчиво!

Автомобиль «Фиат-124» 1970 года выпуска. Современная фотография.

Место водителя в автомобиле «Фиат-124 Спорт Спайдер». 2018 год.

Автомобиль «Фиат-124». 1972 год.

наших специалистов передние сиденья стали раскладываться в спальное положение, появилось крепление номерных знаков по ГОСТу, были введены буксирные проушины.

Вот как описывает эту работу конструктор Лев Иванович Викхо:

«Для того чтобы правильно составить спецификации по требованиям наших стандартов, а также для более полного изучения конструкции мы часто посещали заводы FIAT, изучали технологию изготовления и сборки деталей и узлов автомобиля. Это позволяло нам более обоснованно требовать от конструкторов FIAT внесения в чертежи необходимых уточнений.

Работали допоздна. Технологи уходили с работы в 5 вечера, некоторые в 7, а конструктора – в 9, 10, 11, а то и до полуночи задерживались.

По изменениям, которые нами не принимались, FIAT принимал решение вместе с нашим руководством на специальном совещании, отыскивали варианты, от чего можно отказаться, а что надо обязательно принять.

Уровень мастерства конструкторов FIAT очень высокий. Мне, правда, не удалось ознакомиться со всей "кухней" работы основных конструкторов. Мы ведь, в основном, работали с Бюро зарубежных проектов, в котором решались вопросы приспособления автомобиля "Фиат" к требованиям наших нормативных документов и к требованиям наших погодных и дорожных условий эксплуатации.

Вначале фиатовцы только головой качали после езды по нашим дорогам. Поэтому я не знаю, силами ли только этого Бюро или же после консультации с основными конструкторскими подразделениями находилось точное решение по устранению недостатков, выявленных испытаниями автомобилей "Фиат" в России.

Страшно вспомнить – на первом автомобиле "Фиат-124" после пробега по нашим дорогам была выявлена трещина на крыше под центральной стойкой длиной 150 мм, а потом и вся центральная стойка оторвалась от верха боковины. FIAT очень быстро нашел решение и прислал в СССР доработанные автомобили. Правда, и фиатовское решение нам пришлось потом доводить, вводя усиление в деталях путем отгибки кромок».

Автомобиль «Фиат-124». 1973 год.

Энцо Феррари: путь звезды

Энцо Ансельмо Феррари – итальянский предприниматель и автогонщик, а также основатель автомобилестроительной компании «Феррари» и одноименной автогоночной команды.

Энцо Феррари во время гонки.

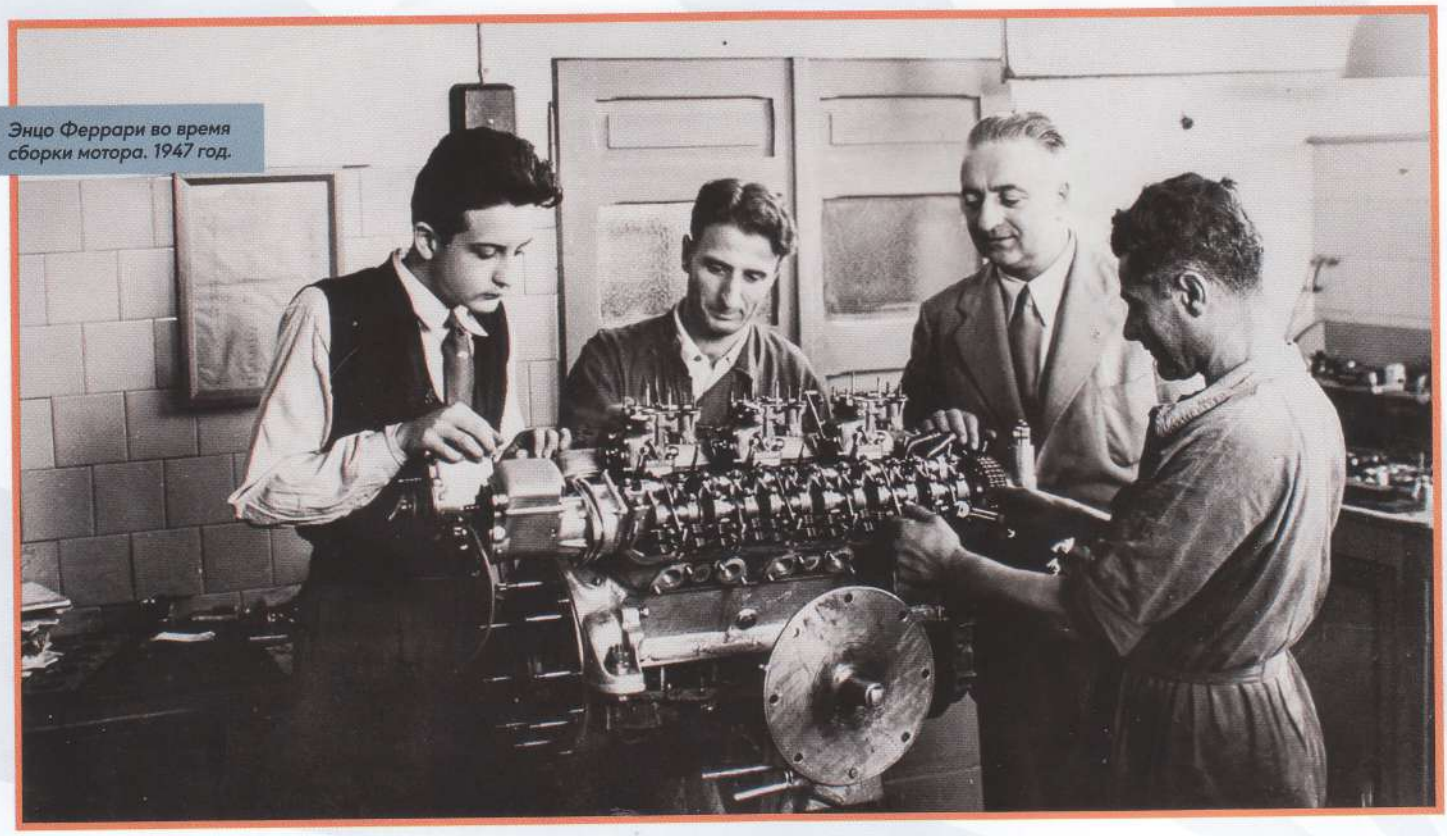
В автомобильном мире трудно найти личность более почитаемую и уважаемую. Ведь его компания стала олицетворением скорости и роскоши. Но сам основатель и глава фирмы, в отличие от остальных создателей крупных автоконцернов, изначально не был конструктором.

Гонщик и предприниматель

Родился Энцо в конце зимы – 18 февраля 1898 года. Отец его был мелким предпринимателем и владельцем небольшой мастерской, которая специализировалась на ремонте паровозов и располагалась в предместье города Модены. В детстве работа отца мальчика не интересовала. Он мечтал стать звездой – оперным певцом или, в крайнем случае, журналистом. Но все в одночасье переменилось: в 10-летнем возрасте, когда отец взял маленького Энцо на автогонки, которые проходили в Болонье. Мальчик твердо решил стать гонщиком, а потом и построить свою машину. Но до того, как он сам начал их конструировать или хотя бы сел за руль, прошло много лет. За это время умерли его отец и старший брат. А потом началась война.

Энцо Феррари служил в 3-м горном артиллерийском полку итальянской армии. В 1918 году он тяжело заболел во время эпидемии «испанского» гриппа и был демобилизован.

После демобилизации Энцо начал искать работу в автомобильной промышленности. Он пробовал устроиться в компанию «Фиат», но получил отказ и в итоге устроился тест-драйвером на завод Costruzioni Meccaniche Nazionali в Милане. Позже он был повышен до гонщика и дебютировал в 1919 году в гонках Парма–Поджо-ди-Берчето, где занял четвертое место.



Энцо Феррари во время сборки мотора. 1947 год.

23 ноября он участвовал в гонке «Тарга Флорио», но был вынужден сойти с дистанции из-за утечки топлива.
В следующем, 1920 году, Феррари приглашают в гоночную команду «Альфа Ромео». Уже это был большой успех - ведь имя фирмы гремело на гоночных трассах. От «Альфа Ромео»

Энцо Феррари на гоночном автомобиле. 1920 г.

Талант и одержимость

Феррари был трудоголиком, не брал отпуск и выходные и требовал того же от подчиненных. Главным для него были преданность и лояльность. Он не был профессиональным инженером или конструктором, однако чутье на талантливых технических специалистов и гонщиков заменяло ему недостаток образования.

Феррари вновь выступает в «Тарга Флорио» и занимает второе место. Всего Энцо принимал участие в гонках вплоть до 1932 года, причем из 47 заездов он победил в 13-ти.
Когда ему был 31 год, он основал свою собственную фирму «Скудериа Феррари» (Scuderia Ferrari), которая стала дочерним предприятием «Альфа Ромео». Затем компания стала существовать в качестве ее спортивного подразделения, чтобы со временем и вовсе выйти из-под крыла «Альфа Ромео». Еще через некоторое время Феррари затмит своего бывшего работодателя, и новое имя будет греметь на автодромах по всему миру.

Путь к триумфу

В 1937 году «Скудериа Феррари» была распущена, и Энцо стал главой гоночной команды «Альфа Ромео», а в 1939 году основал компанию «Ауто-Авио Коструциони» (Auto-Avio Costruzioni), поставляющую запчасти для других гоночных команд. Первым автомобилем, выпущенным под маркой «Феррари», стал Ferrari 125. Хотя оговорка в контракте ограничивала его право на участие в гонках и проектирование автомобилей в течение четырех лет, Феррари удалось изготовить два автомобиля для «Тысячи миль» в 1940 году. В том же году фабрика Феррари была вынуждена начать военное производство. После бомбардировки фабрики союзниками Феррари перебрался из Модены в Маранелло. По окончании войны Энцо решил начать производство автомобилей, носящих его имя, и в 1947 году основал Ferrari S.p.A. Первой моделью компании стала 125 GT, за которой последовали 125S, 159S и 166.

В 1949 году один из автомобилей «Феррари» выиграл в Ле-Мане 24-часовые гонки. После началась полоса спортивных побед в классе автомобилей Формулы-1. На автомобилях Феррари ездили такие известные гонщики, как Альберто Аскари, Хуан Мануэль Фанхио, Ники Лаудо, Джоди Шектер и многие другие.

К 1954 году Феррари выпустил 200 дорожных машин и 250 гоночных. Начиная с модели 250GT Феррари стал сотрудничать с производителем кузовов фирмой «Пининфарина» (Pininfarina). Для финансирования своих гоночных начинаний в Формуле-1, а также на других соревнованиях, таких как «Милле Милья» (Mille Miglia) и «24 часа Ле-Мана», компания начала продавать спортивные автомобили.

В Новом Свете особое признание получили модели «Америка» (America) и «Супер Америка» (Super America). Двигатели V12 с объемом 4102–4962 $см^3$ и мощностью в 200–400 л. с. покорили американцев, любящих скорость. Эти машины появились в гаражах самых известных и богатых людей, среди которых даже был шах Ирана.

Постепенно «Феррари» вытеснили из автогонок ранее главную итальянскую гоночную фирму «Альфа Ромео». Национальный красный цвет – тот, что был цветом автоспорта Италии, – получил Феррари.

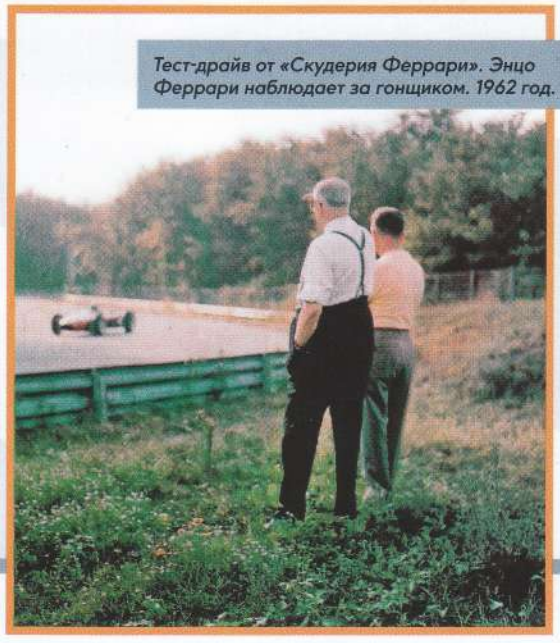
Энцо Феррари и Батиста Фарина. 1952 год.

Энцо Феррари на гоночном автомобиле. 1924 год.

Штрихи к портрету

Энцо Феррари прожил скромную жизнь и редко давал интервью. Так же редко он покидал Модену и Маранелло, за исключением тех случаев, когда проходил ежегодный Гран-при Италии в Монце, недалеко от Милана. Он никогда не летал на самолете, не ездил в Рим и не ездил на лифте. Он отличался замкнутым характером и был нелюдим.

Энцо Феррари скончался 14 августа 1988 года. Он заранее предупредил, что в день его смерти производство остановиться не должно. А уже через несколько недель после того, как не стало великого основателя компании, Герхард Бергер выиграл в Монце Гран-при Италии на «Феррари», став после этого кумиром итальянской публики.

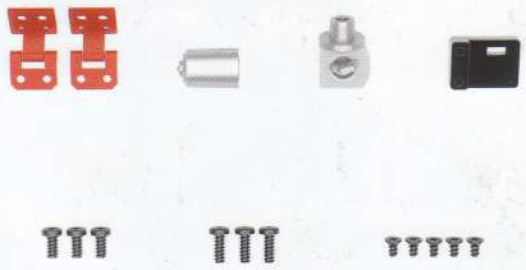


Тест-драйв от «Скудерия Феррари». Энцо Феррари наблюдает за гонщиком. 1962 год.

В НОМЕРЕ 117

- СБОРКА ЭЛЕМЕНТОВ ПЕРЕДКА КУЗОВА
- АВТОМОБИЛЬ СОВЕТСКОГО НАЧАЛЬСТВА: ГАЗ-24

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕТЛИ КАПОТА
- КОРПУС ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ ОМЫВАТЕЛЯ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА
- ФЛАНЕЦ С ОПОРОЙ
- БЛОК ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЕЙ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2021 Ашет Коллекция. © 2021 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!